Erlebnisbericht über das Leben an Bord der Feuerschiffe zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Verfasser: Johannes Kruse, Tönning

Als ich im Jahre 1905 von der Schule entlassen wurde, hatte ich die Wahl, zum Bauern oder als Schiffsjunge auf das Feuerschiff AUSSEN-EIDER zu gehen. Zum ersten Mai wurde ein Posten als Schiffsjunge frei und ich nahm ihn an. Um einen Vertrag zu machen, musste ich mit meinem Vater zum Gastwirt Frahm, der gleichzeitig eine Heuerstelle für Seeleute betrieb. Ich erhielt sogleich Bescheid, am 30. April nachmittags nach dem Tonnenhof zu kommen um die FANNY mit Ausrüstung für die AUSSEN-EIDER zu beladen.

Die Urlauber der AUSSENEIDER waren bereits beim Beladen des Schiffes mit Kohle, Koks, Kartoffeln, Petroleum und Wasserfässern. Ich wurde sogleich beim Füllen der Wasserfässer angestellt. Diese wurden mit aufgefangenem Regenwasser vom Dach des Packhauses befüllt.

Gegen Abend war die FANNY voll beladen. Sie war ein kleiner Besan-Segler von 25 - 30 BRT auf der es nur eine Kajüte für die vier Besatzungsmitglieder gab. Gegen 19:00 Uhr mussten wir bei der Lotsengaliote ankern, da die Flut einsetzte. Im Lagerraum wurden die Kartoffel- und Kokssäcke so gelagert, dass die vier Urlauber vom Feuerschiff sich dort einige Stunden schlafen legen konnten. Ich selbst bin auch bald mit Tränen in den Augen eingeschlafen. Gegen 10 Uhr Abends frischte der Wind aus südlicher Richtung auf und gegen Mitternacht legte die FANNY längsseits vom Feuerschiff AUSSEN-EIDER an. Wir wurden mit viel Hallo und Hundegebell begrüßt.

Nun musste unsere Ladung an Bord geschafft werden. Die Wasserfässer wurden mit einer Talje an Bord gehievt und deren Inhalt durch einen Trichter in die unter Deck liegenden Tanks entleert. Der Wind wurde stärker und die FANNY nahm schon viel Wasser über. Um drei Uhr morgens sagte der Kapitän der FANNY, die Ablösung solle übersteigen, er könne das Längsseitliegen nicht mehr verantworten. Einige der Wasserfässer blieben gefüllt zurück, alles andere war schon übernommen. Dann fuhr die FANNY zurück zur Heimat, und ich wäre so gerne wieder mit ihr gefahren,

An Bord des Feuerschiffes herrschte nun ein fröhliches Treiben. Alle Angehörigen der Besatzungsmitglieder hatten Pakete mitgeschickt. Es wurde viel erzählt von den Erlebnissen und Neuigkeiten an Land und zuletzt wurde aus allen Kehlen gesungen. Mir wurde meine Koje angewiesen, und trotz des Lärms schlief ich tief und fest.



Als ich um sieben Uhr morgens geweckt wurde, war das Fest noch in vollem Gange! Dies war bei jeder Ablösung dasselbe. Mir wurde dann vom Koch, dem ich unterstellt war, meine Arbeit zugewiesen. Zu allem Übel wurde ich schrecklich seekrank. Fünf Tage lang habe ich nichts gegessen und meine Gedanken waren immer zu Hause. Der Einzige, der meinen Kummer spürte und mit mir teilte, war Max, der Bordhund. Er wurde mein Spielkamerad und half mir, Seekrankheit und Heimweh zu überwinden.

Die Besatzung bestand aus zwei Generationen. Die Urlaubszeit dauerte vom 01. März bis zum 31.Oktober. Alsdann musste die ganze Besatzung an Bord bleiben. Von März bis Oktober wurde die Verproviantierung durch die FANNY besorgt, Während der Wintermonate überbrachte der Dampfer TRITON II bei gelegentlicher Fahrt nach Helgoland Post und Pakete. Einmal Weihnachten machte die TRION II hinter uns fest. Wegen Sturm und Seegang konnten wir nicht booten. Alle Weihnachtspakete und -gaben wurden mit Segeltuchsäcken an Bord geholt, sie

waren dann auch ziemlich durchnässt. Zum ersten Male erhielten wir Trinkwasser durch einen Schlauch von der TRITON II, da unser Wasser vom Dach des Packhauses ungenießbar geworden war.

Die Wintermonate bedeuteten für die Besatzung sechs Monate ohne Landgang. Es herrschte damals ein reger Schiffsverkehr in der Deutschen Bucht. So kamen jede Woche mehrere Kohlendampfer von England für die Firma Tramm und Zerssen nach Tönning; ebenfalls unterhielt die Reederei Sloman, Hamburg, einen Stückgutverkehr mit Großseglern von Tönning nach Übersee. Diese Rahschiffe ankerten oft tagelang in unserer Nähe, bis durch Inanspruchnahme unserer drahtlosen Telegrafie ein Schlepper von Hamburg herbeigeordert wurde und die Segler nach Tönning schleppte.

essierte sich sehr für die Bastelarbeiten, die während der Freizeit angefertigt wurden, ließ sich das Herstellen von Flaschenschiffen, Fußmatten, das Knüpfen von Zierdecken usw. zeigen. Der Schiffszimmermann arbeitete zu jener Zeit an einem dreitürigen Kleiderschrank für den damaligen Bürgermeister von Tönning. In diesem Schrank war die ganze Ahnengalerie des Bürgermeisters naturgetreu nach Fotografien eingeschnitzt. Nach Fertigstellung betrug der Stundenlohn unseres Zimmermannes noch nicht einmal 5 Pfennige (ja, so ein Bürgermeister hat‘s eben nicht so dicke!).

Der Minister konnte sich nicht vorstellen, dass insbesondere die älteren Besatzungsmitglieder so lange auf dem Schiff gewesen waren, ohne ein einziges Weihnachtsfest zu Hause verlebt zu haben. Dies, sagte er, würde er als erstes ändern.



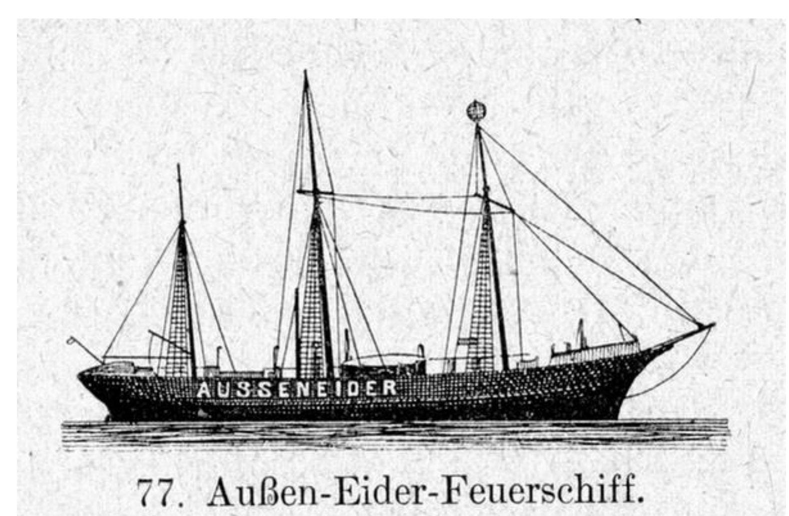
Im Sommer 1905 kam unser Kapitän mit der Botschaft, dass der damalige Reichsverkehrsminister von Bude auf einer Inspektionsreise auch die AUSSENEIDER besuchen würde. Es war ein herrlicher Sommertag, kein Wind und spiegelglatte See, als die TRITON II längsseits anlegte. Der Minister begrüßte uns alle und stellte viele Fragen an die Besatzung. Er inter-

Schon im nächsten Jahr kam eine Verordnung, nach der, wer 12 Jahre an Bord des Feuerschiffes verbracht hatte, einen Arbeitsplatz an Land beanspruchen könne. So wurden die vier ältesten Mitglieder nach Fehmarn bzw. nach Ostpreußen auf Leuchttürme versetzt.

Einmal im Jahre erhielten wir auf dem Feuerschiff vier zusätzliche Arbeiter vom Land, um

die 180 m lange Ankerkette einzuholen und verschlissene Glieder auszuwechseln. Dies war eine willkommene Abwechslung in unserer Einsamkeit.

Die Verpflegung: war ausreichend. Wir erhielten mit der Ablösung jeweils nur für einen Tag Frischfleisch. Die andere Zeit gab es gesalzenes Pökelfleisch. Vielfach war dieses Fleisch erst dann eingesalzen worden, als es schon Geruch angenommen hatte. Beim Kochen kam dieser Geruch dann wieder zum Vorschein. Zumeist wurde es dann in einen Topf mit Essig gelegt und des Abends zum Brot gegessen. Der Koch, der an diesem Übel selbstverständlich schuldlos war, musste dafür herhalten und lag ständig in Fehde mit dem Kapitän, der ja für den Einkauf zuständig war und für eine Änderung hätte sorgen können.



77. Außen-Eider-Feuerschiff.

Das Brot wurde in der Last zwischen dem Tauwerk gelagert und musste alle paar Tage an Deck gebracht und abgebürstet werden, weil es ständig schimmeln wollte. Von der jüngeren Besatzung wurde schließlich eine Beschwerde über das Wasser- und Schifffahrtsamt an den zuständigen Minister gerichtet. Wir erhielten dann nach einiger Zeit ein Faß mit amerikanischem Salzfleisch. Dies war einwandfrei und sehr viel billiger.

Die Arbeit der Matrosen bestand bei zweistündiger Wachablösung darin, das Schiff instand zu halten. Da mir kein geregelter Urlaub zustand, musste ich den Kapitän darum bitten. Ich erhielt dann im August zum Tönninger Pferdemarkt und vom 15. bis 31. Oktober jeweils zwei Wochen Urlaub. Bei meinem ersten Urlaub durfte ich meinen Kameraden, den Bordhund Max mit an Land nehmen. Dem hat der Urlaub aber nicht gefallen. Er war an Bord zur Welt gekommen und hatte bis dahin nur Wasser, Möwen und Decksplanken gesehen.

Die AUSSENEIDER war ein 400 bis 500 Tonnen großes und schwerfälliges Fahrzeug. Es war aus Eiche gebaut und hatte unter Wasser einen Panzer von Kupferplatten. Sie war als Gaffelschoner getakelt und war ausgerüstet mit einer Nebelsirene, drahtloser Telegrafie und einem über den ganzen Horizont reichenden Leuchtfeuer. Dieses bestand aus vier je einen Zentner schweren Petroleumlampen, die nach Sonnenuntergang mit einer Winde zwölf Meter hoch in den Großmast gehievt werden mussten. Außerdem hatten wir zwei Böllerkanonen, die abgeschossen wurden, wenn wir Schiffe auf falschem Kurs sahen. An Deck standen ein kleines und ein großes Rettungsboot.

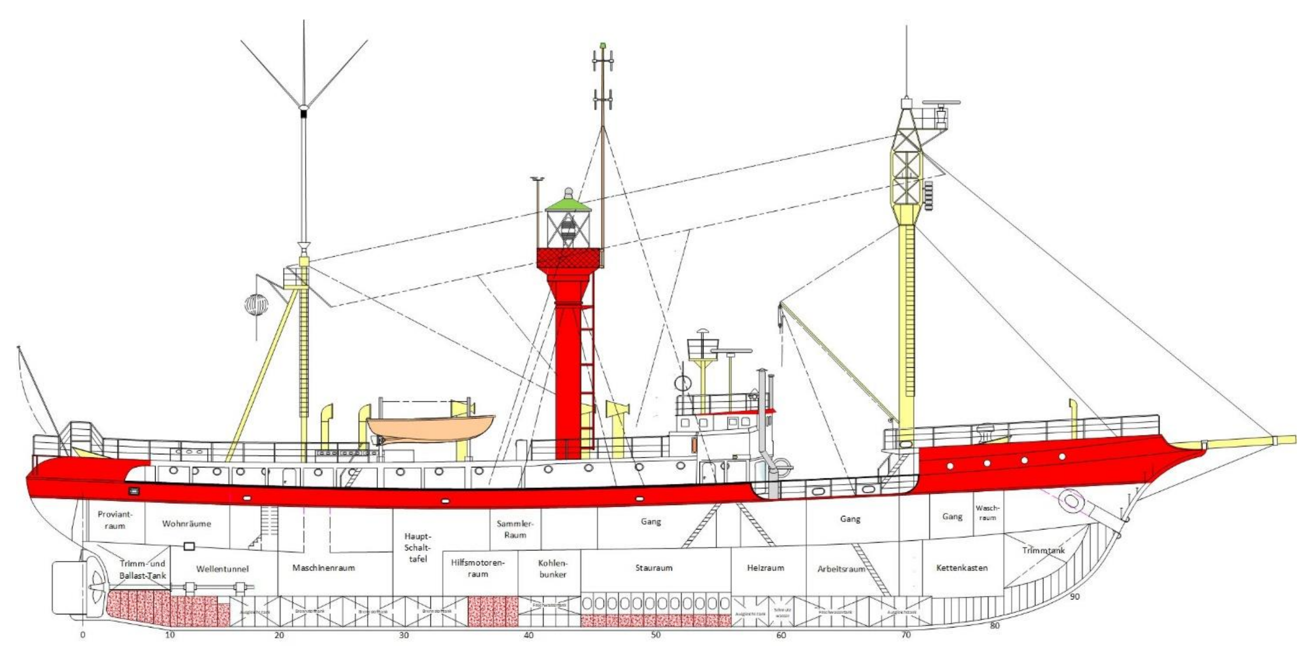
Anfang Februar kündigten zur Freude der alten Besatzung drei der Jüngeren. Gleichzeitig kam die Nachricht, dass die FANNY wegen Altersschwäche nicht mehr die Ablösung durchführen dürfe und durch die TRITON II ersetzt werden würde.

Als die erste Ablösung im Jahre 1906 am 01. März stattfinden sollte, hatte die TRITON II aber andere Aufgaben zu erfüllen. Sie kam am 2. März morgens bei uns am Feuerschiff an. Es herrschte Windstärke 7 mit schwerem Seegang. Ein Boot auszusetzten war nicht möglich. Die TRITON II hielt sich bis zum Einsetzen der Flut bei uns auf. Sturm und See hatten sich ein wenig gelegt, und der Kapitän gab den Befehl, das Boot auszusetzen. Es war mit 5 Personen und vielen Seesäcken und Paketen schwer beladen.

Als es an der TRITON II anlegte, sollte der Koch als erster übersteigen. Er verfehlte das Fallreep und fiel zwischen Boot und Dampfer in die See. Wir konnten ihn aber in das Boot zurückholen. Sturm und Seegang wurden wieder stärker und zurück ging es nach unserem Feuerschiff. Die TRITON II musste unverrichteter Dinge zurück nach Tönning fahren. Erst am 07. März konnte bei gutem Wetter endlich die Ablösung stattfinden.

Beim Lotsen-Feuerschiff übernahm uns dann auf die Rückfahrt die gut alte FANNY und brachte

uns endgültig nach Tönning zurück. Keiner von uns ahnte damals, dass dies wohl die letzte Fahrt der FANNY sein würde. Am 24. März kenterte sie eben unterhalb Tönnings in einem orkanartigen Schneesturm aus Ost und bei niedrigem Wasserstand. Die TRITON II lief im letzten Kriegsjahre 1945 in der Ostsee auf eine Mine. Zwei Mann der Besatzung konnten sich retten, sieben Mann fanden den Seemannstod.



Feuerschiff Bürgermeister O'Swald, Elbe 1



Bildnachweis: http://www.baken-net.de/fs_eider.htm und Feuerschiffverein ELBE1 von 2001 e.V.